



مركز البيان للدراسات والتخطيط
Al-Bayan Center for Planning and Studies

أبعاد تأثير قناة إسطنبول على روسيا الاتحادية

د. لمى الإمارة

سلسلة إصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط

عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركز مستقلّ، غيرُ ربحيٍّ، مقرّه الرئيس في بغداد، مهمته الرئيسة -فضلاً عن قضايا أخرى- تقديم وجهة نظر ذات مصداقية حول قضايا السياسات العامة والخارجية التي تخصّ العراق بنحو خاصٍ ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام. ويسعى المركز إلى إجراء تحليل مستقلّ، وإيجاد حلول عمليّة جليّة لقضايا معقدة تهّم الحقلين السياسي والأكاديمي.

ملاحظة:

الآراء الواردة في المقال لا تعبر بالضرورة عن اتجاهات يتبناها المركز، وإنما تعبر عن رأي كاتبها.

حقوق النشر محفوظة © 2021

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org

Since 2014

أبعاد تأثير قناة إسطنبول على روسيا الاتحادية

د. لمى الإمارة *

مقدمة

أثار إعلان الرئيس التركي رجب طيب أردوغان في نيسان من عام 2011 عزم بلاده تجاوز المخاوف القانونية والبيئية لحفر قناة موازية لمضيق البسفور يربط البحر الأسود بالبحر الأبيض المتوسط بشكل مشابه لما تم العمل به في قناتي السويس وبنما حفيفة عدد من القوى الإقليمية والدولية تجاه هذا الإعلان وتأتي في مقدمة هذه القوى روسيا الاتحادية التي ما فتأت تتخلص من عقدة الوصول إلى المياه الدافئة. هذا وقد عادت حدة النقاشات والتحليلات والمخاوف إلى الواجهة من جديد مع الإعلان التركي الرسمي من إن البدء في حفر قناة إسطنبول سيبدأ نهاية شهر حزيران 2021. من هنا تنطلق هذه الورقة البحثية لتركز على الموقف الروسي من مسألة حفر قناة إسطنبول وأبعاده التأثيرية وانعكاسات فتح القناة على الأمن القومي الروسي، مع اشارتنا بشكل سريع للتأثيرات الجانية لهذه القناة على بعض الدول ذات العلاقة.

أولاً: تفاصيل قناة إسطنبول

تشير المصادر إلى أن فكرة بناء قناة إسطنبول لم تكن حديثة العهد، إذ تعود خطط بناءها إلى زمن السلاطين المؤسسين للدولة العثمانية أمثال السلطان سليمان القانوني ومن تلاه من السلاطين. وقد استمرت تركيا في التخطيط لفتح مثل هكذا قناة حتى الأمس القريب خلال تسعينات القرن المنصرم وبدايات القرن الحالي.¹ ومع ذلك كان المشروع يتوقف في كل مرة لأسباب مختلفة منها الاقتصادية ومنها الفنية أو حتى السياسية. حيث أنه في كل مرة يتم طرح مشروع قناة إسطنبول يعاد الجدل ذاته بين المؤيدين والمعارضين، ولكل طرف وجهة نظر يدعمها بعدد من الحقائق والتبريرات والتساؤلات التي لا تجد لها إجابة. فما تثيره قناة إسطنبول من أسئلة في ذهن الأطراف صاحبة المصالح سواء منها الداخلية أو الإقليمية أو الدولية عديدة جداً. وهنا لا بد لنا

1. لمزيد من التفاصيل التاريخية راجع:

Istanbul Canal, Wikipedia, the free encyclopedia, https://en.wikipedia.org/wiki/Istanbul_Canal

* كلية العلوم السياسية/ جامعة النهدين.

من التفصيل في مفهوم قناة إسطنبول وتفريقها عن مضيق البسفور الذي يربط بين البحر الأسود وبحر مرمرة، ويليه مضيق الدردنيل ومن ثمّ بحر إيجه الذي يُعتبر جزءاً من البحر الأبيض المتوسط. أما قناة إسطنبول فهو مشروع لبناء ممر مائي اصطناعي بطول 45 كيلومتراً، يربط بين البحر الأسود وبحر مرمرة، بشكل موازي تقريباً، للممر المائي لمضيق البوسفور، لكن على بعد 30 كيلومتراً منه في اتجاه الغرب ومن دون المرور بالمضيق. حيث ستقام القناة في الجزء الأوربي من مدينة إسطنبول وستقسم هذا القسم الى جزئين فيصبح الجزء الشرقي من الجزء الأوربي من إسطنبول جزيرة بين القارتين آسيا وأوروبا.²

ثانياً: جذور المشكلة: الصراع حول السيطرة على المياه

كان الصراع خلال القرن التاسع عشر يتمحور حول السيطرة على المضائق بين كل من روسيا والمملكة المتحدة البريطانية. فقد كانت روسيا تعمل على أن تكون حرية الملاحة في المضائق مفتوحة بالمطلق دون قيد أو شرط، بينما كانت المملكة المتحدة تريد فتحها أمام السفن المدنية والتجارية فقط وإغلاقها أمام جميع السفن الحربية. وفي حال السماح لفتحها أمام السفن الحربية الروسية فلا بد من السماح للسفن الحربية البريطانية من العبور أيضاً وأخذ مكان في البحر الأسود. تمكنت روسيا من الحصول على حق الوصول إلى المضائق بموجب معاهدات واتفاقيات عُقدت خلال القرن التاسع عشر والقرن العشرين ولكن بعد فترة وجيزة تم إغلاق هذه المضائق مرة أخرى أمام السفن الحربية غير التركية وظلت قاعدة الإغلاق هذه هي القانون حتى عام 1923.³

استمر الحال بين مد وجزر لغاية اتفاق كل من تركيا والمملكة المتحدة والاتحاد السوفيتي وبلغاريا وفرنسا واليونان واليابان ورومانيا ويوغسلافيا عند اجتماعهم في قصر مونترو في سويسرا في 20 تموز 1936 ودخول الاتفاقية حيز التنفيذ في 9 تشرين الثاني 1936.

كان لكل من تركيا والمملكة المتحدة والاتحاد السوفيتي وجهات نظر تختلف عن بعضهم البعض، والتي هدفت بشكل أساسي إلى حماية مصالحهم الخاصة. ففضل البريطانيون استمرار تقييد حركة الملاحة، بينما سعى الأتراك إلى نظام يؤكد سيادتهم على المضائق، في حين إن الحاجة

2. أردوغان يكشف تفاصيل حول «قناة إسطنبول» المائية، وكالة ترك برس، 7/4/2021،

<https://www.turkpress.co/node/80152>

3. Harry N. Howard, The Straits after the Montreux Conference, October 1936, <https://www.foreignaffairs.com/articles/turkey/1936-10-01/straits-after-montreux-conference>

السوفيتية الملحة للوصول إلى المياه الدافئة بأي شكل دفعتهم إلى اقتراح تبني نظام يضمن حرية المرور المطلقة.

إن خشية كل من بريطانيا وفرنسا من تمكن الاتحاد السوفيتي من مد سطوة نفوذه لتصل إلى البحر الأبيض المتوسط بشكل يمكنه من تهديد ممرات الشحن الحيوية إلى آسيا وأفريقيا كان وراء سعيهم الجاد لفرض نظام مقيد لحرية الحركة الملاحية. في النهاية توصل المجتمعون إلى حل وسط يلبي بعضًا من طلبات المملكة المتحدة، لكن ذلك لم يمنع من تمكن السوفيت من التمتع بامتيازات أكثر كونه أحد الدول المطلة على البحر الأسود، منها ضمان الحصول على بعض الإعفاءات من القيود العسكرية المفروضة على الدول غير المطلة على البحر الأسود. وقد تم اعتبار أن القواعد الأقل تقييدًا المطبقة على دول البحر الأسود هو امتياز فعلي للاتحاد السوفيتي، بحكم كونه من أبرز الدول المطلة على البحر الأسود بالإضافة إلى تركيا صاحبة الأرض والمياه والتي لديها عدد كبير من السفن أو الغواصات.

لقد دفع الإعلان التركي، عن إنشاء قناة إسطنبول، إلى إثارة بعض المخاوف لدى روسيا الاتحادية، وذلك خشية عدم خضوع السفن التي ستمر بالقناة الجديدة لضوابط اتفاقية مونترو. وهو أمر تم التلميح له وطرحه بشكل مباشر من قبل عدد من المسؤولين الأتراك، كان في مقدمتهم الرئيس التركي طيب رجب أردوغان الذي يعتبر أن الفرصة متاحة لتعزيز دور تركيا الجيو-سياسي لأول مرة منذ الحرب العالمية الثانية، وما مشروع قناة إسطنبول إلا استمرار لهذه السياسة الهادفة إلى تعزيز نفوذ تركيا وتوسعها سياسيًا واقتصاديًا⁴.

لقد أثار هذا الأمر الكثير من التساؤلات والتكهنات حول مدى خضوع السفن التي ستمر عبر القناة لشروط اتفاقية مونترو. بعد أن تم بموجبها إلغاء لجنة المضائق الدولية، وتفويض القوات التركية السيطرة الكاملة على مضيق البوسفور والدرديل وإعادة تحصينهما وتقييد مرور السفن البحرية التي لا تنتمي إلى الدول المطلة على البحر الأسود وضمن حرية مرور السفن المدنية في وقت السلم، وتنظم عبور السفن الحربية. والسماح لتركيا، بموجب الاتفاقية، إغلاق المضيق أمام جميع السفن الحربية الأجنبية في زمن الحرب أو عندما تكون مهددة بالعدوان. كما تم التصريح برفض عبور السفن التجارية التابعة للدول التي هي في حالة حرب مع تركيا. كما نصت الاتفاقية

4. أردوغان: مشروع قناة إسطنبول لا علاقة له باتفاقية «مونترو»، شبكة آر تي الإخبارية، 14/04/2021

على محدودية حمولة ومدة وجود وتردد جميع القوات البحرية التي لا تطل على البحر الأسود مقابل عدم تقييد وصول السفن العسكرية للدول المشاطئة - روسيا، أوكرانيا، جورجيا، رومانيا، بلغاريا، وتركيا.⁵

في الواقع، تخشى روسيا من أن بناء قناة إسطنبول قد يشجع تركيا على التنصل من اتفاقية مونترو، التي مضى عليها أكثر من 80 عامًا، إلى حد قد يهدد الدعم الذي تقدمه روسيا إلى حلفائها وشركائها، على سبيل المثال امداد القوات الروسية إلى سوريا التي تعبر من خلال مضيق البوسفور. وهو ما يفسر التأكيد الروسي المستمر على أهمية الحفاظ على اتفاقية مونترو من أجل ضمان الاستقرار الإقليمي وسلامة النظام الإقليمي لمضائق البحر الأسود.⁶

ثالثًا: تأثير بناء قناة إسطنبول على روسيا

يذهب عدد من المحللين الروس إلى تحديد أبعاد تأثير إنشاء قناة إسطنبول على روسيا في ثلاثة جوانب: سياسية وعسكرية واقتصادية. فمن الجانب السياسي يمكن أن تكون القناة الجديدة ورقة ضغط رابحة تستخدمها تركيا في مفاوضاتها مع روسيا التي سيكون عليها تأثير هذه القناة أكثر من أي دولة أخرى. الجانب العسكري يظهر في الاهتمام الذي يبديه حلف شمال الأطلسي، وفي مقدمته الولايات المتحدة والمملكة المتحدة، لإيجاد طريق بديل لمرور السفن العسكرية في البحر الأسود بشكل لا يخضع للقيود التنظيمية لاتفاقية مونترو، وهو ما تعده روسيا تهديد لأمنها القومي. أما اقتصاديًا، فإن روسيا هي إحدى الناقلات الرئيسية للبضائع عبر مضيق البوسفور، وهي غير مقيدة بالمرور المحدود للناقلات، فهي تتمتع بامتيازات خاصة كونها إحدى الدول المطلة على البحر الأسود وبالتالي فهي لا تحتاج إلى اللجوء إلى القناة الجديدة لنقل المزيد من السفن. بمعنى مبسط،

5. Implementation of the Montreux Convention, Republic of Turkey Ministry of Foreign Affairs, <https://www.mfa.gov.tr/implementation-of-the-montreux-convention.en.mfa>

6. Turkey's Istanbul Canal bid may undermine Russia's support of its regional allies — expert, Tass Russian News Agency, 14/04/2021 <https://tass.com/politics/1277899>

في ظل الظروف العادية، لا توجد أسباب اقتصادية تدفع روسيا لاستخدام قناة إسطنبول. لكن، يعتقد بعض المراقبين إن الوضع سيتغير بعد فتح القناة وأن تركيا لن تعجز عن إيجاد عذر لعرقلة أو تأخير مرور السفن الروسية من مضيق البسفور وتحويل مسارات السفن إلى القناة الجديدة مستخدمة عذر التأثيرات البيئية أو أن ناقلات النفط والسفن الروسية الأخرى قد تهدد مدينة إسطنبول المكتظة بالسكان ويتم إعلان أنه يمثل تهديدًا أمنيًا أو بيئيًا في المستقبل، وبالتالي قد يتم تقييد مرورها من المضيق. وبهذه الطريقة، ستضطر السفن الروسية لاستخدام القناة الجديدة وهو ما يعني دفع رسوم عبور.⁷

لطالما كانت الحكومة الروسية منقسمة بشأن اتفاقية مونترو التي تحد من عدد السفن البحرية الأجنبية التي يمكنها دخول البحر الأسود عبر المضيق وتحديد المدة التي يمكن أن تظل فيها هذه السفن هناك. إذ اعتبره البعض في موسكو مكونًا مهمًا للأمن القومي الروسي، بينما رأى آخرون أنها دعوة مفتوحة للتدخل الغربي في المياه القريبة من مناطق نفوذها الحيوية. علاوة على ذلك، يعتبر منتقدو اتفاقية مونترو بأنها تحد من حرية روسيا في استخدام المضائق التركية لسيطرتها في البحر الأبيض المتوسط. ونتيجة لذلك، حث البعض على أن تسعى روسيا إلى مراجعة الاتفاقية بينما حذر آخرون من أن موسكو ستخسر أكثر مما ستكسب بالنظر إلى رغبتها في تطوير علاقات أفضل مع تركيا.⁸

تريد موسكو أن يكون لها كلا الاتجاهين في اتفاقية مونترو، التي تحكم المرور البحري عبر المضائق التركية، إذ تصور نفسها على أنها داعم لهذه الاتفاقية عندما تعمل لصالحها ولكنها في الوقت ذاته تتجاهل وتعمل على تقويضها عندما لا يتم الاتفاق عليها. يمثل هذا التذبذب المتعمد محاولة روسيا لإخراج القوات الغربية من البحر الأسود، وهي المنطقة التي تعتبرها جزءًا مهمًا مما

7. مقال لأمور جادجيف، الباحث في مركز دراسات الشرق الأوسط التابع لمعهد الدراسات الشرقية التابع لأكاديمية العلوم الروسية، تركيا تبدأ في بناء قناة إسطنبول قريباً، تم نشره في صحيفة نيزافيسمايا غازيتا وورد ملخصه في وكالة تاس الإخبارية، 31/أيار/2021:

Press review: What topped the Putin–Lukashenko talks and Erdogan’s canal to impact Russia, Tass Russian News Agency, 31 MAY 2021, <https://tass.com/pressreview/129596>

8. Paul Goble, Moscow Wants to Have It Both Ways on Montreux Convention, Eurasia Daily Monitor Volume: 16 Issue: 57, April 23, 2019, <https://jamestown.org/program/moscow-wants-to-have-it-both-ways-on-montreux-convention/>

يُعرف «الخارج القريب»⁹ ومع ذلك، فإن الاستراتيجية تحمل في طياتها إمكانية إشعال صراع خطير هناك بين روسيا ومنظمة حلف شمال الأطلسي.

في الحقيقة أن الموقف الروسي تجاه اتفاقية مونترو طالما كان معقدًا. لكن بشكل عام، تصر روسيا على وجوب الحفاظ عليها بسبب القيود التي تفرضها على السفن البحرية التي لا تنتمي إلى الدول المطلية على البحر الأسود - سواء من حيث نوع وعدد وحجم السفن التي يمكنها العبور في أي وقت أو إجمالي حمولتها.

الآن ومع احتمالية بناء القناة تتوجس روسيا من قيام تركيا بالتملص من بنود اتفاقية مونترو بشكل يسمح لمنظمة حلف شمال الأطلسي أو مجموعة أخرى من الدول المعادية لروسيا بإدخال أي عدد من السفن الحربية في أي وقت إلى البحر الأسود بالشكل الذي يهدد الأمن القومي الروسي.

يأتي التوجس الروسي من منطلق أن الانهيار الحالي في أسعار النفط العالمية والانحدار في التجارة الدولية يهددان قابلية هذا المشروع الضخم للاستمرار على المدى الطويل. وبالتالي، تشك روسيا في أن الطريقة الوحيدة للمضي قدمًا في المشروع هي إذا وفرت دول ذات مصلحة التمويل؛ والنتيجة ستكون حصول الدول المانحة على تسهيلات وامتيازات خاصة لعبور القناة. والتوجس الروسي هنا ينطلق من أن يكون المانح حلف شمال الأطلسي وهو ما يعني على أرض الواقع أن قناة إسطنبول ستدور حول توسيع دور حلف شمال الأطلسي في البحر الأسود وليس الاقتصاد كما يؤكد الأتراك. وهو ما تنظر له روسيا على أنه خطر مدقع سيقع على حدودها الجنوبية لا محالة، الأمر الذي دعا المتحدثة باسم وزارة الخارجية الروسية، ماريا زاخاروفا، لإعلان موقف موسكو والمتمثل في وجوب خضوع السفن التي تعبر القناة لذات الضوابط المنصوص عليها في اتفاقية مونترو، بقولها «إن موسكو تتوقع من أنقرة أن تتخذ مقاربة مسؤولة تجاه احترام اتفاقية مونترو باعتبار لا بديل عنها»¹⁰.

9. لمزيد من التفاصيل حول مناطق «الخارج القريب» راجع: لمى مضر الإمارة، السياسة الروسية بعد الحرب الباردة وانعكاساتها على المنطقة العربية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2009.

10. روسيا: نتوقع أن تتخذ تركيا مقاربة مسؤولة تجاه اتفاقية «مونترو»، سبوتنك عربية، 9/4/2021.

رابعًا: التحرك الروسي تجاه قناة إسطنبول

تدرك روسيا أن لدى البعض في تركيا الرغبة في الخروج من قيود مونترو، التي يشعرون أنها فرضت فرضًا على بلدهم مقابل استعادة سيطرتها على مضائقها، وبالتالي يعتقد عدد من المحللين الروس انه لا توجد فرصة للأترك لإلغاء مونترو بدون القناة؛ وعلى هذا الأساس انقسمت المقترحات ما بين من يدفع موسكو أن تعمل إما على إبطاء بناء هذه القناة حتى تعترف أنقرة بأن الممر البحري سيبقى ضمن حدود مونترو. وكانت الخطوات المقترحة إما عن طريق إثارة المعارضة لبناء القناة داخل تركيا لأسباب بيئية أو بسبب تكلفتها الهائلة أو من خلال السعي إلى منع التمويل الأجنبي للمشروع. حيث يعتقد المحللون أنها ممكن أن تصبح سببًا لتوترات جديدة بين موسكو وتركيا والشرق والغرب في المستقبل القريب.¹¹

أو التوجه الآخر هو أن تصبح روسيا نفسها شريكًا كاملاً في تطوير قناة إسطنبول، بشكل يمكنها من الحصول على نوع من النفوذ والتسهيلات الخاصة مثل الإشراف على أو الحد من سفن حلف شمال الأطلسي من الدخول والخروج بحرية من البحر الأسود¹² منطلقين من ضرورة أن تتبنى روسيا نهجًا براغماتيًا تجاه القناة بشكل يخلق فرصًا اقتصادية جديدة ومختلفة للشركات الروسية، على اعتبار أن هناك فرص إضافية خاصة لميناء نوفوروسيسك (الروسي). فوجود مثل هذه القناة، ستزيد فرص التجارة الخارجية لروسيا، بما في ذلك زيادة تجارة وتصدير الحبوب والمنتجات الزراعية الأخرى.¹³ وهو أمر سيصب في الغرب جل ثقله للحيلولة دون حدوثه كما فعل في الماضي.

ولكن بدلاً من النزول إلى جانب أو آخر، يبدو الآن أن روسيا تحاول أن تكون في كلا الاتجاهين. من جانب تدافع عن ضرورة بقاء اتفاقية مونترو، ومن جانب ثاني العمل أما على الدخول شريك معتمد في بناء قناة إسطنبول أو العمل على عرقلة بناءها إذا ما كانت ستصب في

11. Paul Goble, Moscow Worried about Ankara's Plans for Canal Bypassing Bosphorus Strait, Eurasia Daily Monitor Volume: 17 Issue: 42, March 31, 2020, <https://jamestown.org/program/moscow-worried-about-ankaras-plans-for-canal-bypassing-bosphorus-straits/>

12. Paul Goble, Moscow Wants to Have It Both Ways on Montreux Convention, Eurasia Daily Monitor Volume: 16 Issue: 57, April 23, 2019, <https://jamestown.org/program/moscow-wants-to-have-it-both-ways-on-montreux-convention/>

13. خير روسي: لهذا يجب أن تتبنى روسيا نهجًا براغماتيًا تجاه قناة إسطنبول، وكالة ترك برس الإخبارية، 14 /نيسان/ 2021 ، <https://www.turkpress.co/node/80384>

صالح النفوذ الغربي في مناطق النفوذ الروسية. وهو ما أشار إليه صراحة نائب وزير الخارجية الروسي ألكسندر غروشكو حين عبّر عن أن المشكلة الأكثر خطورة من نظر الأمن القومي الروسي هي محاولات الدول غير الساحلية لزيادة وجودها في البحر الأسود. واقتناع روسيا الراسخ بوجود التقيد الصارم باتفاقية مونترو باعتبارها ضماناً جديدة للأمن. وإن روسيا تتابع بعناية عددًا من مشاريع البنية التحتية التي تتم في رومانيا وبلغاريا ومحاولات دول حلف شمال الأطلسي لإنشاء مرافق دعم هناك وإدخال قوات إضافية¹⁴. إن كلمات نائب وزير الخارجية تشير إلى أن موسكو ليس لديها مصلحة في مراجعة مونترو أو في انتهاك أحكام تلك الاتفاقية من تلقاء نفسها، لكن مشكلتها تكمن في مدى خضوع القناة الجديدة لبند هذه الاتفاقية من عدمه.

خامساً: روسيا وقناة إسطنبول والمنطقة العربية

لا يخفى على أحد أن لروسيا مصالح حيوية وارتباطات تاريخية وأمنية في منطقة الشرق الأوسط دفعته إلى أن يتدخل بشكل ملموس على أرض الواقع في الأحداث التي عصفت في المنطقة بشكل جلي من خلال التواجد الفعلي والمباشر لقواتها العسكرية على الأراضي السورية في عام 2015 بعد أن مالت كفة القوة بيد القوات المعارضة للنظام السوري، الذي يعد واحد من أبرز الحلفاء السياسيين لروسيا الاتحادية في المنطقة، فعلى الرغم من دعمه السياسي في بداية الأزمة السورية التي بدأت في التفاقم منذ عام 2011 ولغاية اليوم، إلا أن روسيا وجدت أنه لا ضمان للحفاظ على حليفها الاستراتيجي من دون دعم حقيقي على أرض الواقع وهو أمر لم تعتد روسيا للقيام به خارج مناطق نفوذها التقليدية مما يمثل بشكل واضح للعيان أهمية هذه المنطقة للمصالح الروسية. ليس هذا فحسب بل أن تحركاتها المحسوبة بدقة للتدخل في الأزمة الليبية أو دعوتها للتوسط في الأزمة اليمنية إلا دليل على هذا الأمر.

لا يمكن حصر الطموح الروسي بالعودة إلى الشرق الأوسط بالعامل الجيو-سياسي والمتمثل بقرب المنطقة من حدودها الجنوبية وعواقب أي اضطرابات فيها على الأمن القومي الروسي. إن المطالبة بدور رئيس في شؤون البحر المتوسط تنطلق من رؤية روسيا لنفسها بأنها قوة ذات شأن في منطقة البحر الأسود وعليه يجب تأمين طريقها البحري نحو العالم من البحر الأسود إلى البحر المتوسط ومنه إلى بقية أرجاء العالم؛ ولهذا فهي تعمل بكل ثقلها للحيلولة دون أن تقع هذه المنافذ

14. أمريكا ترسل سفينتين حربيّتين إلى البحر الأسود وروسيا تعبر عن قلقها، وكالة رويترز الإخبارية، 9/4/2021، رويترز
<https://www.reuters.com/article/us-russia-warships-ea7-idARAKBN2BW2FF>

تحت تأثير القوى المعادية لها. وهذه مسألة تضرب بجذورها عميقاً في الفكر والسياسة الإستراتيجية الروسية وليس أمر وليد الساعة أو رد فعل لمسألة انشاء قناة إسطنبول.

وهذا ما يفسر لنا الموقف الروسي الحذر والمراقب لعملية انشاء القناة والجهات الممولة لها والاهداف المعلنة أو حتى تلك الأهداف التي تحاول الجهات المستفيدة، من انشاء القناة، مداراتها أو نكرانها.

لكن السؤال الذي يتبادر إلى اذهاننا من كل ما تقدم، أين نحن العرب من كل هذا؟ المشكلة أن المواقف العربية من فتح قناة إسطنبول متباينة تبعاً لتباين المصلحة والتأثير، والصراحة لم ارصد موقف واضح وجلي من انشاء قناة إسطنبول من قبل الدول العربية. فهنالك دول عربية ترغب في الاستثمار في هذه القناة وهنالك دول عربية لربما تتضرر من فتح هذه القناة وهنالك دول عربية تحتاج إلى أن تعمل على حفظ استقرارها والتركيز على بُناها التحتية لتكون خط وصل بحري بري، في الوقت ذاته، على طريق الحرير الذي سيعتمد بشكل أو آخر على قناة إسطنبول، وهنالك دول لم تهتم اصلاً بقضية انشاء او عدم انشاء القناة.

لقد أشارت بعض الدراسات إلى احتمالية تأثير انشاء قناة إسطنبول على المنطقة العربية بشكل سلبي، وهنا نقصد الدول التي تعد مركز حيوي للنقل البحري مثل الإمارات العربية المتحدة، وجمهورية مصر. حيث أن الحديث يدور حول إمكانية أن تؤثر القناة على عدد السفن التي ستستخدم قناة السويس، وهناك من أشار إلى احتمالات تأثيرها على موانئ دبي أكثر بكثير من تأثيرها على قناة السويس بسبب أن الصين ستوجه إلى استخدام طريق الحرير وقناة إسطنبول للدخول إلى السوق الأوروبية من الجنوب الشرقي لأوروبا بدلاً من استخدام الطريق البحري التقليدي¹⁵.

في الوقت ذاته هنالك من يتحدث عن وجود بوادر مشاريع استثمارية تقوم بها دولة قطر في قناة إسطنبول وذلك بحكم العلاقات الاستراتيجية والمصالح المتبادلة ما بين البلدين.¹⁶

أما فيما يخص العراق، فمن الممكن أن يكون محطة مهمة في مشروع الطريق الدولي البري/البحري لطريق الحرير الذي تعمل عليه الصين لربط أوروبا بآسيا من خلال شبكة من الموانئ وسكك

15. صالحه علام، هل تشعل قناة إسطنبول الجديدة حرباً بين تركيا ودبي والقاهرة؟، 20/12/2019، مقالات الجزيرة مباشر، <https://bit.ly/3q3VKRV>

16. بالأرقام.. حجم الاستثمارات القطرية في تركيا وأسباب نموها المستمر، وكلة ترك برس التركية، 30/11/2020، <https://www.turkpress.co/node/75948>

الحديد التي ستربط ما يقارب 65 بلدا حول العالم¹⁷. إلا أن هذا الأمر مرتبط بإكمال إنشاء ميناء الفاو الكبير وتنفيذ القناة الجافة لربط هذا الميناء بتركيا، وليكمل بذلك خط ربط من الصين الى باكستان وميناء الفاو بحريا، والى أوروبا سكبكيا مرورا بتركيا¹⁸

الخاتمة

ركزت هذه الورقة على قضية إنشاء قناة إسطنبول ومدى تأثيرها على الوضع الاستراتيجي لروسيا الاتحادية بالدرجة الأساس. لكن هذا الأمر لم يمنع من اشارتنا، البسيطة، إلى بعض الدول التي ستتأثر بشكل مباشر أو حتى غير مباشر من فتح هذه القناة؛ وذلك بغرض فتح آفاق جديدة للدارسين والباحثين من سبر اغوار هذا الموضوع.

لا يمكن انكار حقيقة ان مشروع قناة إسطنبول يعتبر مشروع ذو قيمة استراتيجية عالية وذلك نسبة إلى موقع تركيا ذاته الذي يربط الصين ومنطقة حوض بحر قزوين والبحر الأسود والقوقاز وآسيا الوسطى بأوروبا. وهو ما يفسر لنا أهمية القناة إلى تركيا من خلال إصرار الرئيس أردوغان على المضي قدما في المشروع متجاهلا جميع الظروف الاقتصادية الصعبة الذي يمر بها بلده، سواء ائخيار الليرة أو أزمة كورونا أو حتى علاقات تركيا المتوترة حاليا مع محيطها الإقليمي والدولي على حد سواء. إن ما تسعى إليه تركيا هو أن يتحول حلم قناة إسطنبول إلى حقيقة تغير خريطة العالم وتعيد لتركيا بعضا من إرداتها التي تم تقييدها ضمن الاتفاقية التي أجبرت على توقيعها في فترة من فترات انكسارها.

في الحقيقة أن لمشروع قناة إسطنبول انعكاسات على مصالح دول عديدة أكثر بكثير مما نتصور وأوسع مما تسمح به سطور هذه الدراسة. فهناك دول قد ترغب في انشاء قناة إسطنبول لكنها في الوقت ذاته لا ترغب مثلا في انشاء طريق الحرير بسبب تأثيره على مصالحها وأمنها الاقتصادي والاستراتيجي، الولايات المتحدة الأمريكية مثلا التي قد ترى أن من مصلحتها ألا تكون قناة إسطنبول خاضعة لاتفاقية مونترو مما سيسهل على سفنها البحرية الوصول إلى البحر الأسود وحماية حلفاءها ومحاصرة روسيا في مجال نفوذها التقليدي. لكن في الوقت ذاته قد تجد أن

17. ماهي مبادرة «حزام واحد - طريق واحد»؟، وكالة آر تي الروسية الإخبارية، 16/5/2017،

<https://ar.rt.com/itqh>

18. العراق: سنكون المحطة الرئيسة في مشروع «طريق الحرير»، وكالة آر تي الروسية، 5/ كانون الأول/2020،

<https://ar.rt.com/pami>

طريق الحرير وتعزيز الروابط الاقتصادية بين تركيا والصين الذي سيساهم في توسيع مدى نفوذها سيؤثر على مصالح الولايات المتحدة الاستراتيجية والاقتصادية سواء في الشرق الأقصى أو الشرق الأوسط.

أما ما يهم روسيا بالدرجة الأساس هو الحفاظ على أمنها واستقرارها وابعاد اعداءها المتمثلين بحلف شمال الأطلسي وعلى رأسه الولايات المتحدة الأمريكية عن مناطق نفوذها. ولهذا فهي تقف اليوم من فتح قناة إسطنبول ما بين موقف المؤيد والمعارض، وهي ليست وقفه المتفجع أو المحايد بقدر ما هي وقفه مغتنم الفرص في الوقت المناسب. فهي تسعى لإظهار أن فتح القناة ما هو إلا قرار تركي داخلي لكن في الوقت ذاته تعمل على ألا تؤثر هذه القناة الجديدة على الأمن القومي الروسي والمصالح الروسية في مد نفوذها إلى ما يعرف بمناطق الخارج القريب أو عرقلة وصول السفن الروسية إلى البحر الأبيض المتوسط. ليس هذا الأمر فحسب بل تعمل روسيا جاهدة على الحد من انتشار السفن العسكرية لحلف شمال الأطلسي في البحر الأسود.

إن نجاح روسيا من عدمه في اقناع الجانب التركي بضرورة خضوع السفن التي ستمر بقناة إسطنبول إلى اتفاقية مونترو سيعتمد على مدى قوة الإرادة الروسية مقارنة بقوة الإرادة التركية وتفاعل الإرادتين مع إرادة القوى والأطراف الدولية الأخرى صاحبة المصلحة. إن الشك في النوايا هو سيد الموقف لغاية هذه الساعة. فمن جهة تريد تركيا إعادة مجدها القديم واستقطاب القوى الدولية حولها من خلال ربط مصالحهم بالمصلحة التركية. فهي بهذا المشروع تستطيع المناورة على أكثر من جهة لحصد المكاسب، سواء روسيا التي تخشى من أن تتحول قناة إسطنبول إلى وسيلة مساعدة لحلف شمال الأطلسي للتواجد في البحر الأسود؛ في المقابل تخشى الولايات المتحدة والغرب أن تقوم روسيا بتمويل المشروع وبالتالي تحصل على حق الإشراف على السفن التي ستعبر القناة من جهة، وتعزز من تواجدها في منطقة الشرق الأوسط والبحر المتوسط وبالتالي تنافسهم في مناطق نفوذهم. أو أن تتغول الصين أكثر من خلال علاقاتها الاقتصادية والاستراتيجية مع تركيا.

أما الدول العربية فإلى حد هذه الساعة لم يظهر موقف عربي رسمي موحد تجاه انشاء قناة إسطنبول. بالتأكيد هنالك ترقب عما ستؤول إليه الأمور ونعم هنالك عدد من الصحفيين والباحثين الذين أشاروا إلى احتمالية تأثر الموانئ العربية في دبي وقناة السويس إلا انني لم ألاحظ أي تصريح رسمي ذا شأن من قبل هذه الدول بخصوص تأثيرات هذه القناة. ومهما كان من أمر فأني أتصور أن المنافسة والتسهيلات المقدمة وتكاليف المرور ستكون هي سيدة الموقف ومن الممكن للدول المتضررة

من فتح قناة إسطنبول ان تتحالف مع بعضها البعض للتقليل من تأثيرات القناة على مصالحهم ومن الممكن اللجوء إلى اتفاقيات دولية متعددة الأطراف تحدد إطار العمل والمرور بين هذه الدول.

أما بالنسبة إلى العراق، فأنا اعتقد شخصياً أن العراق لو استقر سياسياً وأمنياً ونجح في تبني قرارات اقتصادية سليمة وبدأ يركز على بناء البنى التحتية للتمهيد لمشروع طريق الحرير الجديد بعيداً عن الفساد فإنه سيكون مركز استقطاب مهم وسيكون همزة وصل ذو كلفة قليلة وجودة عالية تستقطب قوافل النقل البحري والبري التي ستمر بتركيا ولربما تستفاد من تفعيل استخدام قناة إسطنبول. وبالنهاية لا أحد يضمن الظروف المرافقة لجميع هذه المشاريع.